Medienkonferenz
Mittwoch, 2. Oktober 2024
Medienzentrum Bundeshaus | Bern

NEIN zum masslosen Autobahn-Ausbau am 24. November

Staus, Umweltverschmutzung, Lärm: NEIN zum Autobahn-Ausbau

Referat von David Raedler, Co-Präsident VCS Schweiz

Es gilt das gesprochene Wort.

Am 24. November stimmen wir über den grössten Strassenausbau seit Jahrzehnten ab. Dieser beabsichtigt, die betroffenen Streckenabschnitte in sechs- bis achtspurige «Riesenautobahnen» zu verwandeln. Anstatt jedoch eine Lösung für die Mobilitätsprobleme zu bieten, beeinträchtigen diese Projekte die Lebensqualität, die Natur und die Landschaft. Die geplanten Erweiterungen sind das Resultat einer komplett überholten Verkehrspolitik.

Und dabei bieten sie noch nicht einmal eine Lösung für das so oft betonte Stauproblem. Die Fakten zeigen: Autobahnerweiterungen führen zu einer Verkehrszunahme, denn zusätzliche Spuren bewirken keine Verkehrsreduktion – ganz im Gegenteil. Die Strassen sind zwar vorübergehend flüssiger zu befahren, ziehen aber gemäss dem Phänomen des induzierten Verkehrs sehr schnell mehr Autos an. Die neu geschaffene Kapazität auf einer Strecke schafft sofort Anreize, diese zu benutzen, da man davon ausgeht, dort schneller voranzukommen. Entsprechend werden die Autobahnerweiterungen innert kurzer Zeit wieder verstopft sein. Und da Verkehr weder auf der Autobahn entsteht noch endet und die Autos auch nicht über den Luftweg dorthin gelangen, nimmt der Verkehr auf den Autobahnzubringern weiter zu und der Trichtereffekt bei den Autobahneinfahrten und -ausfahrten der erweiterten Streckenabschnitte wird weiter verstärkt. Dies macht wiederum sehr schnell zusätzliche Erweiterungen notwendig.

Daher ist die Behauptung, dass diese Ausbauten die Stauprobleme lösen werden – so wie es der Bund und die Allianz für den Autobahn-Ausbau vertreten – irreführend, denn sie verschlimmern die Situation. Ausserdem prognostiziert das ASTRA – um das Beispiel des einzigen Projekts in der Westschweiz zu nennen – in seinem technischen Bericht eine Verkehrsexplosion innerhalb von zwei Jahren nach Inbetriebnahme der Erweiterung sowie das Erreichen der maximalen Kapazität nach nur 10 Jahren!

Der zusätzliche Verkehr wird ausserdem zwangsläufig auf die umliegenden Städte und Dörfer überschwappen und inakzeptable Auswirkungen auf die Lebensqualität haben. Bei einem Autobahn-Ausbau in der Schweiz leiden die Anwohnerinnen und Anwohner unter einer starken Zunahme der Umweltverschmutzung und der Lärmbelästigung – wobei bereits heute fast eine Million Menschen unter einem zu hohen Lärmpegel leidet. Neben dem Leid der direkt Betroffenen steigen auch die Kosten für die Allgemeinheit – über das Gesundheitssystem oder aufgrund notwendiger Sanierungsmassnahmen.

Alle diese Überlegungen liegen jedoch in weiter Ferne. Wird der Autobahn-Ausbau an der Urne angenommen, kommen zunächst jahrelange gigantische Bauarbeiten auf uns zu, deren Auswirkungen

Allianz «NEIN zum masslosen Autobahn-Ausbau»

VCS Verkehrs-Club der Schweiz | Aarbergergasse 61 | 3001 Bern
Medienstelle: 079 708 05 36 | medien@autobahnausbau-nein.ch | autobahnausbau-nein.ch

oft kleingeredet werden. Die verschiedenen Projekte erfordern riesige Baustellen über Jahrzehnte. Viele Autofahrerinnen und -fahrer, die heute hoffen, dass der Autobahn-Ausbau die Staus zwischen ihrem Zuhause und ihrem Arbeitsort verringert, werden bei der Eröffnung der zusätzlichen Strecken bereits das Rentenalter erreicht haben. Die Arbeiten werden nicht nur über längere Zeit erhebliche Verkehrsstörungen verursachen, sondern auch unsere Landschaft nachhaltig verändern. Das Ausmass dieser Baustellen wird die bestehende Infrastruktur stärker belasten und zu zusätzlichen Staus, Belästigungen für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie Auswirkungen auf die Umwelt führen. Und das alles, um sich ein gutes Jahrzehnt später in den gleichen Staus wie heute wiederzufinden, dannzumal aber mit mehr Autos.

Letzten Endes ist der Autobahn-Ausbau in Anbetracht der aktuellen Mobilitätsprobleme eine komplett überholte Lösung, die uns in eine Sackgasse führt: mehr Autos, mehr Staus, mehr Umweltverschmutzung, mehr Lärm und weniger Lebensqualität. Es ist an der Zeit, umzudenken und in Verkehrsmittel zu investieren, welche die Probleme des 21. Jahrhunderts wirklich angehen.

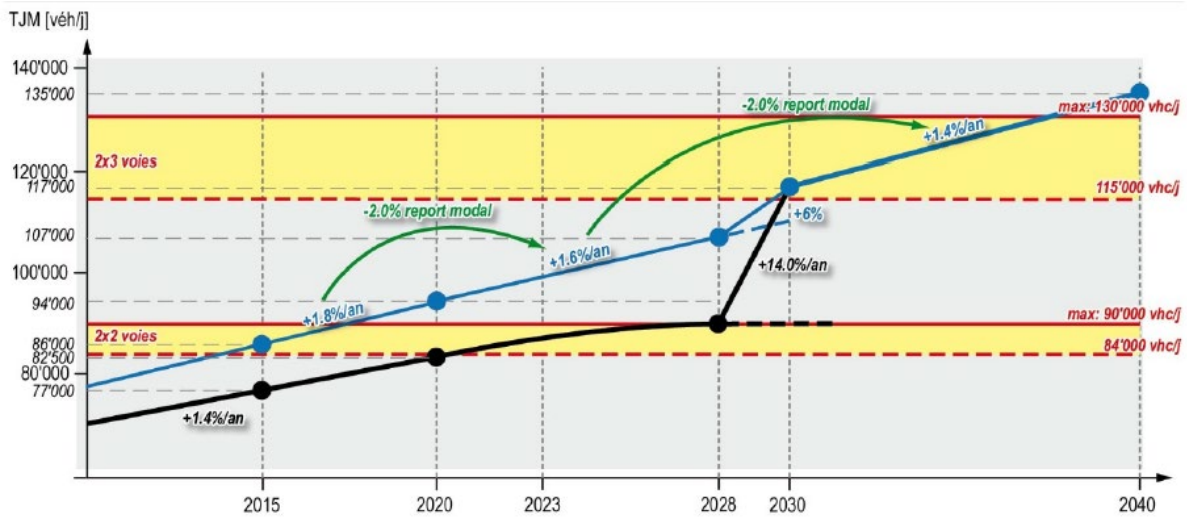


Abbildung 3.28 – Entwicklung des durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) zwischen 2015 und 2040 bei der Brücke von Versoix

Für die Prognosen bis 2040 wird eine einheitliche Erhöhung von +0,8 %/Jahr in Richtung Genf und +1,1 % in Richtung Lausanne berücksichtigt.

Die gemäss der erwähnten Methode eruierten Verkehrsbelastungen aus dem Jahr 2020 zu den Stosszeiten am Morgen und am Abend wurden abgeleitet, um unter Berücksichtigung der untenstehenden zusätzlichen Hypothesen die Belastungen bis 2023 und 2028 zu berechnen.

- Bis 2023 werden nur 30 % des zwischen 2020 und 2030 erwarteten generierten Quell-/Zielverkehrs (Q/Z) berücksichtigt.
- Bis 2028 werden 80 % des zwischen 2020 und 2030 erwarteten generierten Quell-/Zielverkehrs berücksichtigt. Ausserdem wird nur die Hälfte des Induktionseffekts in Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der beiden dreispurigen Strecken erfasst, nämlich +3 % im Jahresvergleich (Resultat der Umwandlung der Warteschlangen).

Andererseits führt eine Erhöhung der Kapazität der Autobahninfrastruktur häufig zu einer Verkehrsinduktion.

Der Induktionseffekt wurde bei der Schätzung der zukünftigen Belastungen ab dem Planungshorizont 2030 berücksichtigt.